

De Toekomst van Curaçao

als

Nederlandsche wereldhaven

in

West-Indië.



LEZING

gehouden in eene bijeenkomst

van de

Groep Suriname

van het

Algemeen Nederlandsch Verbond

op den 11n Mei 1908

door

J. C. LOMAN,

Civiel-Ingenieur.

Uitgave No. 3 van de Groep Suriname van het A. N. V.

11

VIERA.

Prijs f 0.25.

NA.57 L.73.1

Roman, J.L.

De Schouw v. Loo. als

~~schouw v. Loo. als~~

15.998 West-Indië 1908.

Openbare Leeszaal en Boekerij

NA. 57

ORANJESTAD, ARUBA

L73.1

Dit boek moet terugbezorgd worden op de het laatst hieronder gestempelde datum. Bij latere terugbezorging moet boete worden betaald.

5 nov. 64

OPENBARE LEESZAAL EN BOEKERIJ ARUBA

1

Dit boek kan in bepaalde door de bibliothecaris te beoordeelen gevallen voor twee weken uitgeleend. Deze termijn kan niet worden verlengd. Aanvragen en terug brengen bij de assistente voor „speciale uitlezen“.

De Toekomst van Curaçao

als

Nederlandsche wereldhaven

in

West-Indië.



LEZING



gehouden in eene bijeenkomst

van de

Groep Suriname

van het

Algemeen Nederlandsch Verbond

op den 11n Mei 1908

NA. Sp. L. 73.1

door

J. C. LOMAN,

Civiel-Ingenieur.

15.998

24 JAN 56

Voorwoord.

Het was eene goede gedachte van den Heer L O M A N, om deze belangrijke lezing den leden van de Groep Suriname van het A. N. V. aan te bieden. Ze werd dan ook onder groote belangstelling aangehoord en wekte geestdrift voor het schoone doel: eene Nedertandsche Kolonie groot te maken en daardoor mede te werken aan de verhooging van de zedelijke en stoffelijke kracht van den Nedertandschen stam.

Het gesprokene en de aangeprezen denkbeelden, zoo bij uitstek passende in de lijn en de richting van het Algemeen Nedertandsch Verbond, moeten over de groote wereldzee heen en weerklink vinden in aller harten in het moederland, bij overheid en burgerij.

De gedachte moet in daad worden omgezet en het ijzer gesmeed worden, terwijl het heet is, in eendrachtige samenwerking van alle zonen van den Nedertandschen stam tot bereiking van dit doel.

Dankbaar voor het aangeboden, zendt het bestuur van deze groep van het A. N. V. dit geschrift de oceanen over en de wereld in, met de woorden van Jan Pieterszoon Coen:

„Daer can in Indiën wat groots verricht worden.”

Paramaribo, Mei 1908.

*Namens het bestuur van de Groep Suriname
van het A. N. V.*

F. C. CURIEL, Voorzitter.

Fred. OUDSCHANS DENTZ, Secret.



De Toekomst van Curaçao als Nederlandsche Wereldhaven in West-Indië.

Voor eenige maanden had ik het voorrecht eene reis te maken in de West-Indische wateren met Panama als eindpunt. De talrijke indrukken, die ik toen ontvangen heb, deden mij spoedig tot de slotsom komen, dat voor ons volk in die wateren nog een belangrijke rol is weggelegd op het tooneel van den wereldhandel, en omdat de handel van oudsher is geweest de hartslag van het Nederlandsche volk, scheen het mij niet onbelangrijk, dit onderwerp in eene bijeenkomst van het Algemeen Nederlandsch Verbond in te leiden, in de hoop, dat U allen mededragers wordt van ons groot verlangen, dat Nederland weer zijne oude plaats onder de eerste handelsvolkeren der aarde mag innemen en van de schitterende gelegenheid gebruik maakt, die zich aanbiedt, nu het Panamakanaal over een zestal jaren zal zijn voltooid en de West-Indische wateren daardoor hunne afgelegen ligging zullen zien verkeeren in eene der drukst bevaren zeerouten.

Dat mijn oog voornamelijk gevestigd is op Curaçao, is naar ik hoop geen beletsel voor U om toch belang te stellen in dit onderwerp, dat slechts gedeeltelijk Suriname raakt. Men vergeet toch nimmer, dat Curaçao Nederlandsch gebied is en dat de bloei van welk Nederlandsch gebied ook, waar ook gelegen, zoowel directe als indirecte voordeelen oplevert voor alle Nederlanders op de geheele wereld. Ik hoop U heden avond duidelijk te maken, welke belangen op het spel staan en U tevens aan te toonen, hoe het mogelijk is, dat mijne denkbeelden worden verwezenlijkt. Doch hiertoe behoort eene krachtige, opgewekte, vaderlandsche beweging op touw gezet te worden; wij moeten allen in daad en geschrift dit denkbeeld wereldkundig maken, opdat dit ongemerkt in alle Nederlandsche gewesten worde overgenomen en als bij intuïtie spontaan door elk Nederlander de wensch wordt geuit, dat in deze gehandeld moet worden. Dan komt de zaak van zelf in de regeeringskringen en in 's lands vergaderzaal en dan ben ik overtuigd, dat de Nederlandsche stam een belangrijken slag gewonnen heeft in den strijd der volkeren op het handelsgebied.

Zoals ieder zal weten, wordt de handel getrokken door waterwegen als rivieren, meeren en zeeën. Waar een waterweg begint, waar een rivier bevaarbaar wordt, of waar eene goede landingsplaats is, ontstaat een centrum van bevolking en van handel. In de middeleeuwen zag men op vele plaatsen in Europa steden ontstaan om die redenen. Tengevolge van de onophoudelijke oorlogen en roofpartijen kon toen ter tijd de handel zich wel niet zóó krachtig ontwikkelen, als gewenscht was, doch men behielp zich door dikke muren en forten en door convooien of escorten van gewapende lansknachten. Toen in Nederland en België de politieke toestanden gunstiger werden dan in het achter gelegen Duitschland, kon zich de handel aldaar rustiger ontwikkelen en werd de grondslag gelegd voor dien reusachtigen handel, welke in de 16e, 17e en 18e eeuw de geheele wereld deed verbazen. De Hollandsche zeehavens, waar de goederen uit de schepen der binnenwateren werden overgeladen, kwamen tot ongekenen bloei, hoofdzakelijk als gevolg van de gunstige ligging van de toenmaals belangrijkste zee, de Noordzee, en door de gunstige politieke toestanden, die oneindig beter waren dan die in de achtergelegen landen. Bovendien bestond de Regeering toen ter tijd vrijwel uitsluitend uit handelslieden, die duidelijk inzagen, dat handel de hoofdfactor was voor een bloeiend Nederland. De overheid steunde in dien tijd zooveel mogelijk dien wereldhandel en de gevolgen bleven dan ook niet uit. Nederland bereikte het toppunt van bloei. Met steun der Overheid werden ontdekkingsreizen ondernomen, werden koloniën gesticht en werd de handel van de mededingende mogendheden zooveel mogelijk geknakt. Spanje, eertijds de krachtigste koloniale mogendheid der wereld, werd teruggedrongen van het handelstooneel door het kranig optreden van de Nederlandsche Regeering en door de laksheid van het Spaansche Gouvernement, dat zijne overzeesche bezittingen door wanbestuur langzamerhand liet wegwakwijken. Later, toen oock de Nederlandsche Overheid zwakker optrad en voornamelijk Engeland de belangrijkste mededingster werd, begon ook onze handel achteruit te gaan. Het einde der 18e eeuw zag den Nederlandschen handel zelfs vrijwel te gronde gaan en toen na de Fransche overheersching, na den val van Napoleon, het Koninkrijk der Nederlanden door vereeniging van Noord- en Zuid-Nederland geboren werd, werd de oude beproefde handelspolitiek verlaten en begon het stelsel de bovenhand te krijgen, dat de regeering den handel slechts duldde, doch niet bevorderde. Het volslagen gebrek aan inzicht in de toekomst deed voor ons de Zuid-Afrikaansche bezittingen verloren gaan en als ware dit nog niet genoeg, wij verkochten het eiland Singapore en de bezittingen aan de Goudkust op de Kust van

Guinea. Wel werden in de afgelopen 19e eeuw schatten gelds verdiend door uitzuiging van Java, doch de Nederlandsche handel kwijnde, de handelsvloot had weinig te beteekenen.

Eerst in de laatste 40 jaren is er verbetering gekomen.

Voorgegaan door eenige prinsen uit ons vorstenhuis, vooral Prins Hendrik, broeder van Koning Willem III, kwam er eenig leven in de vaderlandsche reederijen. Toen het Suez-kanaal geopend werd, werden voornamelijk door steun van Prins Hendrik, die er schatten van geld uit zijn eigen vermogen aan waagde, verschillende stoomvaartlijnen opgericht, die zich nu in eenen grooten voorspoed mogen verheugen. Later volgde een stoomvaartlijn op Amerika en een kleine 30tal jaren geleden volgde, dank zij den steun van Koning Willem III, de Koninklijke West-Indische Maildienst. Nederland werd wakker, zijn vlag begon weer te waaien in de verschillende werelddeelen. Later volgde de Zuid-Amerika Lijn en de Java-China-Japan Lijn. Toen een paar jaar geleden de Zuid-Amerika Lijn dreigde te gronde te gaan, ging de Nederlandsche regeering er zelfs toe over deze particuliere maatschappij geldelijk te steunen, iets eenigs in de Nederlandsche handelsgeschiedenis. Hierdoor heeft de regeering hare lijdelijke houding verlaten en heeft zij eindelijk getoond, dat de scheepvaartbelangen de hoogste belangen zijn voor het Nederlandsche volk, heeft zij getoond in te zien, dat de handel de vlag volgt. Op een voortgaan van de regeering in deze lijn is mijn betoog gericht.

Zooals zooveen is medegedeeld, heeft het Nederlandsche volk zijn kracht en zijn voorspoed niet alleen te danken aan de ligging van zijn land aan de monding van drie der belangrijkste rivieren van Noord-West Europa n.l. Rijn, Maas en Schelde, en de ligging aan de Noordzee, eens de belangrijkste zee voor het handelsverkeer, doch ook aan zijne handelspolitiek en zijne gunstige binnenlandsche toestanden.

In de grijze oudheid bestond er ook een klein rijk, dat door zijne ligging en zijne binnenlandsche rust tot hoogen handelsbloei is geraakt. Phoenicië was een landje, gelegen aan de Syrische kust in de Middellandsche zee; het was omringd door grootere en kleinere staten, die veelal zóó slecht geregeerd werden of zóó woelig waren, dat de handelsman den moed niet bezat er groote zaken te beginnen. Het gevolg was, dat Phoenicië bloeide, doordat het streng geregeerd werd en er handel en scheepvaart door de regeeringszorg veilig waren. Bekend is dat de Phoeniciërs reeds de Roode zee, de Perzische Golf en de Golf van Bengalen hebben bevaren, zeeën die ruim twee duizend jaar later eerst door de Spanjaarden en Portugeezen opnieuw zijn ontdekt. De volksplantingen, die de Phoeniciërs stichtten, werden op gelijke verstandige wijze bestuurd en dezelfde handelspolitiek werd er gevolgd als in het moederland,

zoodat deze volksplantingen ook al zeer spoedig tot hoogen bloei kwamen.

Men noeme slechts den naam Carthago.

Is het niet alsof de Nederlandsche handelsgeschiedenis eene herhaling is van de Phoenicische en Carthaagsche. Eene enkele stad als Carthago beheerschte toen den wereldhandel, evenals Amsterdam dat later zou doen. Alle opkomende groote mogendheden trachtten met naijver Carthago te verwoesten, hetwelk zich onder zijne beroemde helden als Hannibal schitterend verweerde. Lijkt dit niet op onze geschiedenis met de tallooze handelsoorlogen tegen Engeland en Frankrijk, waarin onze helden als de Ruyter en Tromp de eer en den roem van hunne steden en provinciën hoog hielden?

Een ander sprekend voorbeeld is de stad Genua. In de middeleeuwen was de stad of republiek Genua eene der machtigste staten aan de Middellandsche zee. Deze kleine republiek bezat ook nederzettingen hier en daar langs de kusten dezer binnensee en voerde ter wille van zijnen handel zoonoodig met machtige tegenstanders oorlog, dikwijls met schitterenden uitslag. Toen de Middellandsche zee niet meer de wereldzee was, en andere volkeren langzamerhand in beteren oeconomischen toestand geraakten door binnenlandsche rust en opbloei van hunnen handel, begon Genua ook te vervallen en werd eene ware „ville morte" tot het midden der vorige eeuw. Toen werd het Suez-kanaal gegraven en plotseling werd de verlaten haven door vele stoomvaartlijnen aangedaan en het oude bedrijf keerde terug. Een net van spoorwegen, waaronder de bekende spoorweg door den St. Gotthardtunnel, voerde de binnenlandsche producten aan en tegenwoordig vertoont zich Genua als de belangrijkste stad van Italië en eene der grootste steden aan de Middellandsche zee. Het scheppen van eenen nieuwen weg voor het wereldverkeer kon dus het vervallen Genua doen opleven tot eene wereldhaven van den eersten rang. Dat zulk eene herleving niet geschiedt zonder gewichtige offers, spreekt vanzelf. Voorgegaan door rijke particulieren, zijn door stad en staat millioenen besteed om Genua alle gemakken te verschaffen, waarover eene belangrijke haven moet kunnen beschikken. Een kostbare dam in zee dient als golfbreker en heeft het woelige water van de oude rée veranderd in eene prachtige havenkom. Millioenen en nog eens millioenen heeft de staat uitgegeven voor het bouwen van de noodige spoorlijnen om de haven gemakkelijk te verbinden met het achterland. Bekend is, dat Genua door de meeste passagiers uit Noord- en Midden-Europa gebruikt wordt als inscheephaven naar Oost-Afrika en Oost-Indië. Alle mogelijke hulp heeft men in die haven. Een passagebiljet voor eene stoomboot geeft vrijstelling van visitatie voor den reiziger, die van

buiten over de Italiaansche grenzen gaat op weg naar Genua. De staat en de stad ontzich geld noch moeite en het gevolg is dan ook, dat Genua niet alleen bloeit, doch jaarlijks in bloei toeneemt.

Voor ons Nederlanders komt nu een voorbeeld, waarover wij beschaamd moeten staan. Laten wij den blik rusten op de kaart van Oost-Azië, dan treft ons oog dadelijk Singapore. Singapore, de grootste overschep- en kolenhaven van Oost-Azië, is nu in handen van de Engelschen. Voor ongeveer tachtig jaren echter woci daar nog de Nederlandsche driekleur. Wij hebben tot onze schande dat kleine eiland afgestaan aan Engeland, omdat we toen niet beseften, dat het door zijne schitterende ligging voorbestemd zou zijn om tot ongekenden bloei te geraken. Ongemerkt is het in Engelschen handen overgegaan en nu zou elk Nederlander er alles voor over hebben om het weer terug te krijgen.

De ligging van Singapore is eerst van belang geworden bij de opkomst van de stoomvaart. Voor zeilschepen was daar een station niet noodig. Zeilschepen gaan meestal direct van de eene haven naar de andere zonder tusschenhavens aan te doen, om lading in te nemen of te lossen. Zeilschepen worden meestal met een bepaalde lading bevracht en varen zelden of nooit in geregelden dienst. Stoomschepen daarentegen moeten nu en dan havens aandoen om kolen in te nemen en doordat ze dikwijls in geregelden dienst varen, zijn ze dan bovendien verplicht onderweg vele havens in dien dienst aan te loopen, om verzekerd te zijn altijd voldoende lading te krijgen.

Nu ligt Singapore voor dit doel buitengewoon gunstig en wel ten eerste op eenen weg, waar alle schepen langs moeten, komende van Europa naar Oost-Azië en ten tweede te midden van de eilanden van Nederlandsch-Indië, waardoor het *Engelsche* Singapore de stapelplaats is geworden van de producten uit den *Nederlandschen* archipel. Elk schip kan verzekerd zijn te Singapore lading te vinden en kan ten allen tijde steenkool krijgen tegen de laagste prijzen en in alle kwaliteiten en hoeveelheden die men verlangt. Als men in Singapore ziet met welke eenvoudige middelen daar eene haven is gemaakt, dan begrijpt men eerst van welk een overwegend belang de ligging is. Ontelbaar vele schepen liggen steeds op de ruime reede voor anker te laden en te lossen. Talloze lichters en kleine booten worden door Chineezen van uit de kust naar boord geroeid, zoodat de reede als het ware krioelt van kleine vaartuigen. Eene menigte groote mailbooten van alle natiën der wereld verlevendigt het tafereel. Aan havenwerk is zoo goed als geen cent besteed; de natuur heeft hier het ingenieurswerk onnoodig gemaakt. Toen echter de snelle mailbooten in de vaart kwamen, was de reede niet meer

voldoende. De enkele uren, die zoo'n boot in de haven kan doorbrengen, moeten goed gebruikt worden. Laden, lossen, water innemen, passagiers opnemen en afgeven, kolentladen, dat alles in korten tijd te doen, gaat niet op eene reede, waar soms een' enkelen dag op een jaar wat zee staat. Men maakte dus een paar houten steigers, die langzamerhand door de particuliere firma's werden uitgebreid en zoo bleef Singapore met uiterst eenvoudige middelen eene haven, die wel geen' fraaien indruk maakt, doch aan alle eischen voldoet, die men stellen kan.

Toen óe Nederlandsche regeering met groot leedwezen zag, dat langzamerhand alle producten van de Nederlandsche eilanden (gelukkig behalve van Java) via Singapore verscheept werden, beraamde ze middelen om dit groote verkeer naar eene Nederlandsche haven te lokken. Makassar op Celebes werd wat geholpen, doch hoewel de scheepvaart op Makassar niet onaanzienlijk was, de groote Transatlantische lijnen komen daar niet, omdat daartoe de ligging niet gunstig is; wat lading evenwel aangaat, die was daar altijd ruim voorhanden. Men moest dus naar een beter gelegen punt zoeken en men vond dit op het eiland Poeloe-Weh ten noorden van Atjeh met het dorpje Sabang. De ligging van Sabang is dan ook voortreffelijk, wel niet zoo centraal als Singapore ten opzichte van onzen archipel, doch op 1 $\frac{1}{2}$ dag stoomens verwijderd liggen de tabaksvelden van Deli en omliggende landschappen, het rijke peperland Atjeh en de Maleische staatjes der toekomst op het schiereiland Malakka, met hunne rubberplantages en tinnijnen, terwijl bovendien op twee dagen stoomens verwijderd Padang, de afvoerhaven voor de Nederlandsche Ombiliën steenkolen-mijnen van Sumatra's Westkust ligt. Met veel animo is die Nederlandsche haven opgericht, doch veel geldelijken steun verleende de Regeering niet. Men liet langzamerhand alles over aan de particulieren; de Nederlandsche Handelmaatschappij heeft er groote sommen gelds in gestoken, doch de Regeering trok zich vrijwel terug en gaf alleen den noodigen steun door de oorlogsvloot daar geregeld kolen te laten innemen, door er de mailbooten der Stoomvaartmaatschappij „Nederland" geregeld te laten binnenloopen en door eenen stoombootdienst van Deli naar Sabang geldelijk te steunen. Bovendien keerde de kans van den Atjeh-oorlog, ten gevolge waarvan de uitvoer van dit rijke land niet die vlucht nam, waarop men had gerekend. Sabang kwijnt dan ook, hoewel het niet te ontkennen is, dat met flinke doortastende staatsbemoeiing nog zeer veel terug te winnen zou zijn. Voor Sabang was het dan ook een zware mededinging als nieuweling den strijd aan te binden tegen het beroemde Singapore en tegen de vrij belangrijke haven Pinang, waar ook eens de Hollandsche

vlag gewaaid heeft en waar nog het groote oude fort wijst op de oude Hollandsche kracht en het oude Hollandsche zelfbewustzijn. Ten slotte is de stichting van Sabang als kolenstation aanleiding geweest voor het Engelsche bestuur om de havenwerken en van Pinang en van Singapore met alle mogelijke middelen te verbeteren en zijn daar nu havenwerken onder handen, die schatten van geld kosten, doch dan ook zeker aan Singapore haar eerste plaats op de handelskaart zullen blijven verzekeren.

De hoofdleering uit de geschiedenis van de Straits-Settlements (de Engelsche bezittingen Singapore en Penang in de Straat van Malakka) is, dat ons land indertijd door gebrek aan doorzicht de beide belangrijke havens van Z.O. Azië heeft prijs gegeven en nu waarschijnlijk tevergeefs moeite en kosten maakt om een klein gedeelte van den handel terug te winnen voor Sabang.

Het is nu, dat ik eerst overga tot het bespreken van het onderwerp, dat als titel geldt van deze lezing, n^l. **de toekomst van Curaçao als Nederlandsche wereldhaven in West-Indië.** Achtereenvolgens heb ik eenige voorbeelden behandeld, die allen kunnen dienen bij beschouwingen over dit onderwerp. Volgens mijne vaste overtuiging, en ook doordat ik gereisd heb in de wateren, die Curaçao omspoelen, ben ik tot de slotsom gekomen, dat *van Curaçao iets gróots is te maken* en wel voornamelijk door zijne ligging op de route van Europa en Afrika naar het Panamakanaal, dan door zijne binnenlandsche toestanden, die buitengewoon gunstig afsteken die bij der omliggende Spaansche uitvoerhavens, waar elk kapitalist huiverig is geld te wagen, verder door zijn prachtige natuurlijke haven en de zeldzame geschiktheid van het volk voor het zeemansbedrijf, en den betrekkelijk lagen loonstandaard en ten slotte door de opkomst van de Nederlandsche stoomvaart, die zeker wel met regeeringshulp naar Curaçao is te lokken en zoodoende als basis kan dienen voor zijne verdere ontwikkeling.

Als over een zestal jaren het Panama-kanaal geopend wordt, zal er eene levendige vaart ontstaan van de Westkust van Noord- en Zuid-Amerika naar Europa en de andere werelddeelen. Al de stoomvaartlijnen komen natuurlijk samen in het kanaal en daar zal dus van zelf, hetzij in Colon (dat gelegen is aan het begin van het kanaal) of anders in Panama (aan de andere zijde) een kolenhaven ontstaan. Doch lading van beteekenis zal geen enkel schip daar krijgen. De arbeidskrachten zijn tengevolge van de politiek der Amerikaansche regeering zoo onzinnig duur geworden, dat men daar aan landbouw op groote schaal niet behoeft te denken. Een Amerikaansche dollar heeft daar minder waarde dan hier een gulden; verder is het land even schaarsch bevolkt als Suriname met uitzondering van de tijdelijke bevolking, die

nu werkt aan het kanaal. Men ziet hieruit, dat Panama en Colon nimmer zullen worden grootte wereld-, doch hoogstens belangrijke kolenhavens. Verder is de natuurlijke gesteldheid van die beide havens niet van dien aard, dat ze als vanzelf door de natuur zijn aangewezen. Panama ligt vrij ver van de kanaalmonding, die niet geschikt is om er groote dokken en aanlegplaatsen te maken, terwijl de ligging van Colon bepaald slecht is. Bij opkomenden zwaren wind wordt de reede zóó woelig dat alle schepen, die aan de steigers gecmeerd liggen om te laden en te lossen, steeds onder vollen stóom zijn om bij opkomenden wind het veilige ruime sop te kunnen kiezen. Het zal dus deze beide plaatsen evenzoo vergaan als Suez en Port Said in Egypte, waarvan men ook de allergrootste verwachtingen koesterde, doch die niets meer geworden zijn dan kolenhavens, Suez zonder belang en in diepen staat van verval, Port Said met veel vertier van vrcmdelingen doch zonder handel. In de laatste jaren begint Port Said wel icts aan beteekenis te winnen als invoerhaven voor het achterliggende Cairo, dat als gezondheidsoord veel opgang maakt, doch hiervan is bij het tropische Panama geen sprake.

Een ernstiger mededinger voor Curaçao is Kingston op Jamaica. Jamaica heeft zelf veel uitvoer, is een rijk, dicht bevolkt eiland en bezit bovendien voortreffelijke havens en een goed bestuur, terwijl de ligging voor het wereldverkeer ook gunstig is, hoewel niet in die mate als Curaçao. Kingston en Curaçao zullen dus beide aanspraak maken op hun aandeel in het scheepvaartverkeer, doch dit mag nimmer reden zijn om niet Curaçao te helpen; het tegendeel is waar: juist daarom moet men zich nog meer inspannen.

Beziet men nu de wereldkaart, dan bemerkt men dadelijk, dat Curaçao ongeveer in één lijn ligt met Colon en Amsterdam en dat alle schepen van Brazilië en Zuid-Afrika op weg naar het Panama-kanaal, Curaçao moeten voorbijvaren; voegt men hierbij de prachtige ligging tegenover de havens van Columbia en Venezuela, waar altijd veel en kostbare lading wordt in- en uitgevoerd, doch welke havens niet allen voldoende diepte hebben voor groote schepen, b. v. Maracaibo, vlak tegenover Curaçao met zéér veel uitvoer, doch met een haveningang van slechts enkele voeten diep, dan ziet men in, dat deze Spaansche havens als het ware zijn aangewezen voor kustvaart en dat Curaçao, evenals Singapore voor Oost-Indië, de aangewezen stapelplaats is voor de kustvaart op deze Spaansche havens. Nu zal men mij tegenwerpen, dat door maatregelen van President Castro de vaart van de Venezolaansche havens op Curaçao is vernietigd, doch daar staat tegenover dat Castro niet het eeuwige leven heeft en zijn opvolger allicht wel tot

onderhandelen bereid zal zijn en zich dan zal laten overtuigen van het belang van een bloeiend Curaçao, waardoor voor zijn land ook veel betere toestanden zullen ontstaan. Ook de binnenlandsche toestanden van Curaçao waarborgen aan vreemde handelshuizen bescherming van geld en goed en eerlijke rechtspraak, terwijl verder de scholen er zoo goed onderlegde jongelingen kweeken, dat men in de omliggende landen hoofdzakelijk de ontwikkelde Curaçaoënaars vindt als handelsbedienden. Hierdoor krijgen dus firma's die zich op Curaçao gaan vestigen goede en goedkoopere werkkrachten.

Een groot Duitsch koopman, Consul te Maracaibo, verzekerde mij, dat de éénige personen uit West-Indië, die hij kan gebruiken in zijne handelszaken op kantoor en pakhuis, Curaçaoënaars zijn. Geen betere kantoorbedienden zijn er te krijgen. Ze spreken vloeiend vreemde talen en zijn van betrouwbaren aard, terwijl de Curaçao'sche sjouwer zijnen meester niet vindt. Dat tegenwoordig Curaçao kwijnt, is bovendien geen bewijs, dat het na de opening van het Panama-kanaal geene beteekenis kan krijgen. We zagen immers aan Genua, dat in droevig verval was, hoe die stad na de opening van het Suez kanaal tot bloei kwam; met Curaçao is dit dus ook mogelijk.

Wat de natuurlijke gesteldheid aangaat, geene betere haven is door de natuur gevormd, dan het Schottegat op Curaçao.

Het Schottegat is een groote diepe inham in de kust, waar zeker een honderdtal schepen zouden kunnen manoeuvreeren zonder gevaar voor stranding of aanvaring, terwijl de ingang zoo smal is, dat er eene schipbrug over is gebouwd, die de beide oevers verbindt. Hierdoor is het water van het Schottegat altijd rustig. Het binnenkomen in de haven van uit zee is ook zonder gevaren en altijd mogelijk. In de natuurlijke gesteldheid van zijn haven staat Curaçao in geheel West-Indië verre op den voorgrond. Dat in vroegere dagen door de ligging van Curaçao tegenover de Spaansche Republieken eene belangrijke kustvaart bestond, spreekt van zelf. Hierdoor is de bevolking een zeemansbevolking geworden. De flinke matrozen, aange-monsterd in onze kleine zusterkolonie, bevaren alle zeeën, en wij allen, die wel eens een reis met een der stoombooten van den Koninklijken West-Indischen maildienst gemaakt hebben, herinneren zich zeker nog wel de oplettende Curaçao'sche hofmeesters en bedienden, geboren zeelui en geboren bedienden tevens. Dat de loonstandaard nog betrekkelijk laag is, op Curaçao is ook voor de scheepvaart van belang. Daardoor kan men op billijke voorwaarden nieuw volk aanmonsteren en goedkoop lossen, laden en kolen innemen, hetgeen bij eene overscheephaven, waar de extra onkosten zoo gering mogelijk moeten zijn, vooral van belang is. Vraag een ieder die in deze ondervinding heeft, wat lossen en laden kost in

Venezuela, en wat zal dat later dan kosten in Panama of Colon, waar ik voor eenige maanden voor het dragen van eenen dekstoel van boord naar het hotel (een afstand van slechts drie-honderd meters) een' dollar moest betalen!

Doch de belangrijkste factor voor een welslagen van het plan om van Curaçao eene Nederlandsche wereldhaven te maken is wel, dat de Nederlandsche vlag in den West-Indischen Archipel door het geregeld aandoen van vele havens gedurende reeds tal van jaren, zich eene plaats heeft veroverd en dat die plaats veroverd is, dank zij eene gezonde scheepvaartpolitiek zonder subsidie's zoodat de maatschappij, die deze vaart onderhoudt op gezonde grondslagen rust (in tegenstelling bijvoorbeeld met de Compagnie Générale Transatlantique, die staat en valt met den bijslag van het Fransche Gouvernement). Bovendien staat de Hollandsche maatschappij, de Koninklijke West-Indische maildienst, in zeer nauw verband met de overige Nederlandsche stoomvaartlijnen, zoodat deze allen elkaar bijstaan, en helpen waar dit mogelijk is vooral met doorvrachten. Het zal dus zeker niet onmogelijk zijn, de Nederlandsche scheepvaart in de West-Indische wateren krachtig uit te breiden en indien dit gebeurt, kan men zeker zijn van eene soliede wijze van aanvatten, want als *iets* flink wordt aangepakt, dan is het het groot bedrijf van reederijen in Nederland.

Hiermede meen ik afdoend te hebben aangetoond dat van Curaçao wat groots te maken is.

Evengoed als Carthago, de volksplanting van het miniatuur staatje Phoenicië, tot ongekenden bloei is gestegen, zal het mogelijk moeten zijn om van **Curaçao**, de kleine kolonie van het kleine Nederland, eene **wereldhaven** te maken.

Evengoed als Genua herleefde na de opening van het Suez kanaal, zal ook **Curaçao** kunnen **herleven** bij de opening van het Panamakanaal.

Evengoed als Singapore het middelpunt der kustvaart van den omliggenden archipel en de grootste overscheephaven van Oost-Azie is geworden, zal het mogelijk zijn **Curaçao** te maken tot **stapelplaats** van Columbia, Venezuela en Haïti en tot **overscheephaven** voor alle groote transatlantische lijnen.

Doch zonder inspanning van de Nederlanders en van de Nederlandsche regeering is zulks niet mogelijk. Er zal eene samenwerking moeten zijn tusschen den handel, de scheepvaart en de regeering. De regeering zal groote offers moeten brengen, men spiegele zich aan het voorbeeld van Sabang. Havenwerken zullen ten koste van groote sommen gelds moeten uitgevoerd worden, steigers, kolentippen, een droogdok, eene quarantaine-inrichting, zoetwaterdistilleerderijen of diepboringen naar artesisch water, stoomkranen, kortom alle inrichtingen, die in eene haven noodig zijn, zullen moeten worden aangelegd. Reclame over de heele

wereld zal ieder, die wat met scheepvaart te maken heeft, moeten opmerkzaam maken op de gunstige ligging en voortreffelijke haveninrichtingen. Verder zal de regeering zeker verplicht zijn de eerste jaren zware subsidies te geven om kustvaart-lijnen in het leven te roepen met Curaçao als basis om aldus passagiers en goederen te lokken hun weg via Curaçao te nemen; allereerst zal een stoomvaartlijn Colon-Cartagena-Savanilla-Curaçao en een van Trinidad via de Venezuelaansche havens naar Curaçao en eene verbinding Maracaibo-Curaçao moeten worden geschapen, doch eene lijn naar Cuba, Jamaica en Haïti zal ook onontbeerlijk zijn. De allermeeste zorg moet besteed worden aan het in het leven roepen van Nederlandsche lijnen van uit Curaçao naar Chili en naar San Francisco en Vancouver in Canada. Waar tegenwoordig reeds stoomvaartlijnen bestaan, die Curaçao verbinden met New-York, Nederland, Genua, en Barcelona zal dan, als al deze schoone toekomstplannen verwezenlijkt worden, Curaçao zeker eene wereldhaven worden waar wij, Nederlanders, trotsch op kunnen zijn.

Wat zal het een fier gezicht zijn bij de opening van het Panamakanaal vlak achter de Amerikaansche oorlogsvloot, die ongetwijfeld het kanaal het eerst zal doorvaren, de nicuwe Nederlandsche handelsschepen van de dan pas opgerichte nieuwe stoomvaartlijnen te zien aanstoomen, de Vaderlandsche vlag in top, bemand met onze Nederlandsche zeelui, bevracht met goederen en reizigers afkomstig uit geheel de wereld.

Laat ons Nederlanders tot dit hooge doel samenwerken, laat ons allen zijn dragers van dit denkbeeld, laat ons elkaar beloven allen naar onze krachten en invloed mede te werken tot bereiking van dit schoone doel.

Ik wèk U allen op, alles hiertoe in te spannen en het ook in Uw eigen belang daarheen te leiden, dat de politiek van Nederland de eerste jaren slechts daarop gericht zij, om bij de opening van den nieuwen wereldverkeersweg gereed te zijn om zich meester te maken van het leeuwendeel van de voordeelen, die deze nieuwe verkeersweg aan de scheepvaart en den handel in 't algemeen zal opleveren. Tracht niet dit doel te verkleinen, wat wij Nederlanders zoo dikwijls doen, doch beschouwt het als eene levenskwestie voor ons geheele volk.

Laat Suriname toonen, dat het Nederlandsch grondgebied is, laat van hieruit de strooming beginnen tot bereiking van de schoonste toekomst die voor Nederland en zijne West-Indische koloniën is weggelegd.

Naschrift.

Op den avond van de lezing vernamen wij, tot ons groot genoegen, van den Heer H. DOYER, Ingenieur bij de Koloniale Spoorwegen, thans tijdelijk Chef van het Bouwdepartement, dat hij ruim een jaar geleden bij het Bestuur van Suriname eene Nota had ingediend, waarin hij, in ongeveer gelijken zin als de Heer L O M A N, hetzelfde denkbeeld besprak. Daar hiervan nooit iets naar buiten is gebleken, hebben wij den Heer DOYER in overweging gegeven, om, tot meerdere aanbeveling van eene zoo gewichtige zaak, ook zijne denkbeelden en inzichten omtrent deze, voor Nederland als Koloniale mogendheid hoogst belangrijke aangelegenheid eveneens in druk te doen verschijnen.









